



HAL
open science

CHAPITRE 6. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières offshore

Pierre Volondat

► **To cite this version:**

Pierre Volondat. CHAPITRE 6. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières offshore. Patrick Chaumette. Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders Richesses et misères des océans: Conservation, Ressources et Frontières, GOMILEX, 2018, 978-84-17279-02-8. hal-01983632

HAL Id: hal-01983632

<https://hal.science/hal-01983632>

Submitted on 16 Jan 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



CHAPTER 6

Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières offshore

Pierre VOLONDAT

Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et
Océaniques
Université de Nantes, France

Abstract: *The supervision and security of oil and gas installations at sea are all the more necessary as the European and neighbouring oil sector ages. This ageing offers two conclusions. First of all, the ageing of the oil fields has led the leading companies on the market to lose interest in these deposits as they become less profitable. They are often taken over by less fortunate companies which are therefore sometimes less well-equipped to prevent pollution damage. On the other hand, the ageing of the deposits leads companies to look for other deposits. Since the resources are exhaustible, the European oil sector must inevitably move towards deeper areas with sometimes extreme climatic conditions. The European Union intends to preserve the marine environment. The adoption of Directive 2013/30 / EU «offshore» materialises the European response to the accident in the Gulf of Mexico in April 2010. The adoption of this directive can be seen as the realisation of a new dynamism in international offshore legislation, since the latest, most comprehensive text adopted in Europe was the 1994 offshore protocol of the Barcelona Convention for the Protection of the Mediterranean Sea. Effective prevention requires continuous monitoring. The question of an international convention specific to oil and gas activities is still under debate.*



PIERRE VOLONDAT

Résumé : *Le secteur pétrolier européen et voisin vieillit. Ce vieillissement apporte deux conclusions. Tout d'abord, le vieillissement des gisements pétroliers conduit les entreprises leaders sur le marché à se désintéresser de ces gisements devenant moins rentables. Ils sont souvent repris par des entreprises moins fortunées et donc parfois moins équipées pour prévenir les dommages de pollution. D'autre part, le vieillissement des gisements conduit les entreprises à rechercher d'autres gisements. Les ressources étant épuisables, le secteur pétrolier européen doit inévitablement se diriger vers des zones plus profondes avec des conditions climatiques parfois extrêmes. Face à ces changements matériels, l'Union européenne entend préserver l'environnement marin. L'adoption de la directive 2013/30/UE « offshore » matérialise la réaction européenne face à l'accident survenu dans le golfe du Mexique en avril 2010. L'adoption de cette directive peut être perçue comme la concrétisation d'un nouveau dynamisme dans la législation offshore internationale, puisque le dernier texte le plus complet, adopté en Europe, était le protocole « offshore » de 1994 de la Convention de Barcelone sur la protection de la mer Méditerranée. Une prévention efficace passe par un contrôle continu. La question d'une convention internationale spécifique aux activités pétrolières et gazières est toujours en débats.*



Introduction

*"For nearly a century, petroleum production and consumption has probably brought out both the best and worst of modern civilization. The industry has contributed enormously to world economic growth and a higher standard of living in our time. On the other hand, the downside of petroleum development has left profound adverse impact on the global environment"*¹. À l'heure actuelle, les hydrocarbures demeurent une source d'énergie indispensable à nos modes de vie. Le régime juridique du transport d'hydrocarbures a été longtemps privilégié délaissant celui de la recherche et de la production. La rareté des accidents pétroliers offshore a conduit le législateur à négliger l'encadrement des activités d'exploration et d'exploitation de l'« or bleu ». Pour autant, la « rareté » ne sous-entend pas une absence totale de risque. Le golfe du Mexique le rappellera dramatiquement en avril 2010 avec l'explosion de la plate-forme pétrolière « Deepwater Horizon ». Outre-Atlantique, l'Union européenne ne doit pas sous-estimer les risques de pollution issue des activités pétrolières et gazières dans ses eaux. En 2013, l'Union européenne (UE) s'est dotée d'un instrument spécifique aux activités pétrolières et gazières en mer lui permettant de renforcer le cadre juridique de prévention qui lui était applicable, jugé imparfait jusqu'alors.

L'explosion, le 20 avril 2010, de la plate-forme « Deepwater Horizon » au large du Mexique, a marqué les esprits sur les risques liés à l'offshore « profond ». L'accident qui a coûté la vie à 11 personnes a également été l'une des plus grandes catastrophes écologiques du XXI^e siècle. En effet, le jaillissement continu pendant trois mois de près de 4,9 millions de barils de pétrole a affecté plus de quatre cents kilomètres de côtes américaines, et principalement celles du golfe du Mexique. Si cet incident a permis une prise de conscience des États et des industriels sur les risques des opérations pétrolières et gazières en mer, il n'a cependant pas permis de freiner leur développement.

Actuellement, les forages « ultra-profonds » tendent encore à se développer, les nouvelles technologies permettant alors de forer jusqu'à trois mille six cents mètres sous le niveau de la mer². Plus largement, c'est l'entreprise offshore qui progresse dans les mers. Un paradoxe s'installe entre la préservation environnementale et la consommation énergétique tirée vers le haut par les pays émergents, mais également industrialisés³. Si les États se sont accordés à limiter le réchauffement climatique en

1) Z. GAO, « Environmental Regulation of Oil and Gas in the Twentieth Century and Beyond: An Introduction and Overview », dans Z. GAO, *Environmental Regulation of Oil and Gas*, Kluwer Law International, 1998, p. 3.

2) La plate-forme de forage Blue Whale-1 permettant de forer à trois mille six cents mètres dispose de la plus grande capacité au monde, mais est largement suivie par de nombreuses plates-formes de capacité sensiblement similaires. « Bluewhale 1 : La Chine entre dans l'offshore ultra-profond », <https://www.meretmarine.com>, consulté pour la dernière fois le 30/05/2017.

3) A. SIMONEAU, « Hydrocarbures : la part de l'offshore destinée à monter », Atlas des enjeux



PIERRE VOLONDAT

diminuant leur émission de gaz à effet de serre⁴, cette réduction doit directement être issue de la diminution de la combustion d'énergies fossiles. Pour autant, les récentes études amènent à penser que la recherche et la production du pétrole en mer ne diminueront pas, voire augmenteront dans les années à venir. Cette production, sensiblement située aux alentours des 30 % de la production mondiale fin 2016, a relativement peu évolué depuis 2010 en raison de la stabilité des gisements anciens. Néanmoins, la découverte de grands gisements prometteurs⁵ ainsi que le développement des technologies permettant de forer dans les grandes profondeurs⁶ démontrent que l'offshore pétrolier devrait continuer à s'établir comme un moyen de production indispensable à défaut d'énergies alternatives pour répondre à la demande croissante notamment dans le transport et la pétrochimie⁷.

Si l'activité pétrolière dans les eaux européennes est relativement peu développée comparée à d'autres régions, le nombre croissant d'installations dans les eaux de l'Union européenne et leurs alentours impose un encadrement de l'activité. Si l'Union européenne a jusqu'ici été épargnée par des catastrophes pétrolières offshore majeures⁸, le développement des activités et de l'offshore « ultra-profond » apporte des inquiétudes. Avec une production pétrolière matérialisée par plus de mille opérations en cours qui représentent autant d'accidents potentiels et de pollutions opérationnelles dans ses eaux, l'environnement marin européen est directement menacé par l'activité offshore⁹.

L'espace marin européen est partagé avec des pays tiers, les risques de pollutions transfrontières liés aux activités offshore des États voisins doivent donc être mentionnés. En ce sens, la Norvège représente l'un des États leaders en Europe avec plus de deux cent quinze millions de tonnes de pétrole commercialisables¹⁰ en 2016. Les dommages transfrontaliers provenant d'une installation située dans les eaux d'un pays non membre de l'Union européenne sont alors tout à fait possibles.

maritimes 2015, *Le Marin 2015*, p. 51.

4) Accord de Paris sur le Climat conclu le 12 décembre 2016, entré en vigueur le 4 novembre 2016.

5) A. SIMONEAU, « Des réserves stables et quelques grands gisements prometteurs », Atlas des enjeux maritimes 2015, *Le Marin 2015*, p. 52.

6) La part de l'offshore « ultra-profond » devrait représenter 10 % de la production d'hydrocarbures et près de 5 % des besoins énergétiques mondiaux. A. SIMONEAU, « Hydrocarbures : la part de l'offshore destinée à monter », Atlas des enjeux maritimes 2015, *Le Marin 2015*, p. 51.

7) A. SIMONEAU, « Ancrage en profondeur », Atlas des enjeux maritimes 2015, *Le Marin 2015*, p. 50.

8) S. VINOGRADOV, « *The impact of the Deepwater Horizon: The Evolving International Legal Regime for Offshore Accidental Pollution Prevention, Preparedness, and Response* », *Ocean Development & international law*, 2013, p. 338 d'après *Husky Oil, White Rose Oilfield Comprehensive Study Part 1, Environmental Impact Statement (Husky Oil Operations Ltd., 2000)*.

9) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, « Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore », 12 octobre 2010, COM (2010) 560 final.

10) <http://www.norskpetroleum.no/en/facts>, consulté pour la dernière fois le 06/06/2017.



VI. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières ...

L'encadrement de l'activité à l'échelle européenne ne saurait suffire et doit nécessiter également une prise en compte régionale des dangers inhérents aux activités pétrolières et gazières en mer. L'encadrement et la sécurisation des installations pétrolières et gazières en mer sont d'autant plus nécessaires que le secteur pétrolier européen et voisin vieillit. Ce vieillissement apporte deux conclusions¹¹. Tout d'abord, le vieillissement des gisements pétroliers conduit les entreprises leaders sur le marché à se désintéresser de ces gisements devenant moins rentables. Ils sont souvent repris par des entreprises moins fortunées et donc parfois moins équipées pour prévenir les dommages de pollution. D'autre part, le vieillissement des gisements conduit les entreprises à rechercher d'autres gisements. Les ressources étant épuisables, le secteur pétrolier européen doit inévitablement se diriger vers des zones plus profondes avec des conditions climatiques parfois extrêmes. Cette nouvelle quête dans l'offshore « profond » et parfois « ultra-profond » rend la maîtrise des risques plus compliquée pour les entreprises et les États. Cependant, il reste aussi nécessaire d'exploiter les anciens gisements ainsi que d'en chercher des nouveaux « *pour des raisons de sécurité de l'approvisionnement énergétique et pour que l'économie européenne puisse conserver les emplois et les opportunités commerciales qui y sont liés* »¹².

Aujourd'hui, la production pétrolière européenne est issue à 30 % des installations offshore. À partir de ce constat et des risques environnementaux qui entourent l'activité, il convient de se demander si l'Union européenne dispose d'un cadre de prévention des dommages de pollutions par hydrocarbures des plates-formes pétrolières et gazières en mer suffisant.

L'accident « Deepwater Horizon » survenu le 20 avril 2010 dans le golfe du Mexique a permis de relancer le débat sur l'efficacité des normes de l'Union concernant la sécurité des installations pétrolières et gazières dans la zone européenne. Ainsi, le 7 octobre 2010, le Parlement européen, dans une résolution sur l'action de l'Union européenne dans les domaines de l'exploration pétrolière et de l'extraction du pétrole en Europe¹³, appela la Commission à évaluer et proposer un nouveau cadre législatif pour ces opérations offshore. Le 12 octobre 2010, dans une communication intitulée « *le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore* »¹⁴, la Commission identifie « *les faiblesses et les lacunes des pratiques actuelles et propose d'adopter une nouvelle législation afin de renforcer la sécurité des installations* »¹⁵. Le

11) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, « Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore », *op. cit.*, p. 3.

12) *Ibid.*

13) Résolution du Parlement européen sur l'action de l'Union européenne dans les domaines de l'exploration pétrolière et de l'extraction du pétrole en Europe, 7 octobre 2010, *JOUE n° C371E*, 20 décembre 2011, p. 10.

14) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, « Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore », 12 octobre 2010, COM (2010) 560 final.

15) J. ROCHETTE, M. WEMAËRE, L. CHABASON, S. CALLET, « En finir avec le bleu pétrole : pour une

Conseil en décembre 2010 puis le Parlement européen en septembre 2011 prendront à tour de rôle la parole afin de traiter la question¹⁶. Quelques semaines plus tard, la Commission proposera, à travers un règlement, de clarifier, harmoniser et développer l'encadrement des activités offshore dans l'Union européenne¹⁷. Si, à l'origine, la nouvelle législation devait être mise en place par l'intermédiaire d'un règlement pour sa clarté et son application directe¹⁸, le choix sera finalement porté sur une directive adoptée le 12 juin 2013. La directive relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer¹⁹ va permettre une nouvelle dynamique régionale concernant les activités pétrolières et gazières offshore (Section 1) en instituant des obligations renforcées entre les deux acteurs de l'activité : les États et les exploitants (Section 2).

Section 1. La sécurisation des opérations pétrolières et gazières : un nouvel élan européen.

Dans sa communication du 12 octobre 2010, la Commission européenne dressait un constat inquiétant :

« Sur le plan international, la réglementation en matière d'activités pétrolières et gazières offshore est soit incomplète, soit dépourvue de mécanismes d'application efficaces. Ainsi, en Europe, elle repose en grande partie sur la législation nationale des différents États membres, car la législation de l'UE ne couvre pas différents aspects pertinents du secteur, ou n'impose que des minima. De plus, les dispositions de l'UE relatives aux activités offshore relèvent souvent de plusieurs actes législatifs différents »²⁰.

L'hétérogénéité et les lacunes de la législation européenne en matière offshore rendent la prévention des accidents offshore fragile. Si l'Union européenne a démontré une réelle volonté de protéger son environnement marin des pollutions à travers sa politique maritime intégrée et différentes directives intéressant le secteur offshore (I), l'apport

meilleure régulation des activités pétrolières et gazières offshore », STUDY biodiversity, *IDDR I SciencesPo*, N°01/14 Février 2014, p. 18.

16) Conclusions du Conseil du 3 décembre 2010 sur la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore, et Résolution du Parlement européen du 13 septembre 2011 sur le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore, *JOUE n° C51E* du 22 février 2013.

17) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2011 relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer, COM (2011) 688 final.

18) *Id.*, p. 11.

19) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013.

20) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, « Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore », 12 octobre 2010, COM (2010) 560 final, p. 5.



d'une directive spécifique aux activités pétrolières et gazières en mer vient donner une nouvelle dynamique législative dans ce domaine (II).

I. Une volonté européenne de préserver l'environnement marin de ses États membres.

Les activités pétrolières et gazières dans les eaux de l'Union européenne représentent une menace directe pour son environnement marin. Le droit communautaire s'est inquiété à travers sa politique maritime intégrée de l'état du milieu marin (A) sans pour autant avoir à sa disposition un encadrement homogène et complet de l'activité offshore (B).

A. Les inquiétudes environnementales inscrites dans la politique maritime intégrée.

Sur les vingt-sept États membres, vingt-deux d'entre eux disposent d'une façade maritime rendant l'espace marin européen plus grand que l'espace terrestre européen. Ce constat a nécessairement amené les autorités européennes à instituer en 2007 une politique commune pour gérer et préserver cet espace. Cette politique maritime intégrée est perçue par Waddah SAAB²¹ comme la volonté de conquérir l'espace marin européen et de le préserver. Ce raisonnement intéresse particulièrement notre étude tant l'activité pétrolière et gazière en mer représente des enjeux économiques et environnementaux importants. La course à ce que l'on appelle « l'or bleu » représente parfaitement cette notion « *de conquête et de préservation* » de l'espace marin européen. Ici, le terme « conquête » n'est pas à interpréter au sens historique, mais dans le sens d'une exploration et d'une exploitation des ressources du milieu²². La politique maritime intégrée œuvre de ce fait pour une gestion raisonnée de ces ressources tout en assurant une réduction des risques de pollution liés à cette « conquête ».

Cette PMI, qui résulte selon certains auteurs d'une démarche plus « *politique que juridique* », « *volontariste* », voire « *téléologique* »²³, a permis l'émergence de plusieurs instruments législatifs dont l'un des principaux et celui qui nous intéressera ici, est la directive-cadre Stratégie sur le milieu marin (DCSMM)²⁴ adoptée en 2008. Cette

21) W. SAAB, « Politique maritime et politique de recherche marine en Europe : entre la conquête de l'espace marin et la protection de son environnement », *Annales des Mines — Responsabilité et environnement* 2013/2, N° 70, p. 88.

22) *Ibid.*

23) E. JARMACHE, « Fondements juridiques de l'action de l'Union européenne et application spatiale (« l'espace maritime communautaire »), *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, coopération, confrontation ?* », Institut du droit économique de la mer, Colloque international, Éditions A. Pedone, Musée océanographique de Monaco, 2013, p. 22.

24) Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre

directive, représentant le pilier environnemental de la PMI, doit « renforcer la cohérence entre les différentes politiques et favoriser l'intégration des préoccupations environnementales dans d'autres politiques »²⁵. Le texte de la directive impose aux États de prendre les mesures nécessaires pour réaliser ou maintenir un « bon état écologique »²⁶ d'ici à 2020²⁷. La DCSMM trouve un intérêt particulier dans sa « véritable novation en matière de création d'espaces marins »²⁸, puisqu'elle impose une régionalisation et une sous-régionalisation de l'espace marin européen pour faciliter la réalisation d'un « bon état écologique ». Cette régionalisation communautaire se décompose en quatre régions marines : la mer Baltique, l'Atlantique nord-est, la mer Méditerranée, et la mer Noire²⁹. Ces espaces sont eux-mêmes divisés en sous-régions au sein desquels deux phases³⁰ distinctes permettent de possiblement atteindre le « bon état écologique » : une phase préparatoire d'évaluation du milieu et une phase d'adoption de « programmes de mesures ». À travers des « plans d'action pour le milieu marin » (PAMM), ces régions et sous-régions marines ont vocation à voir leur pollution marine diminuer, grâce notamment à une surveillance continue du milieu et des dispositions adaptées aux caractéristiques propres à ces régions.

À l'heure actuelle, il est difficile de dresser un constat sur l'efficacité des plans d'actions et de manière plus générale de la DCSMM, puisque l'échéance pour atteindre le « bon état écologique » des eaux de l'Union n'est qu'en 2020³¹. Néanmoins, la DCSMM

d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin »), *JOUE n° L164* du 25 juin 2008.

25) A. PIQUEMAL et M. LE HARDY, « Rapport général », *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, coopération, confrontation ?*, Institut du droit économique de la mer, Colloque international, Éditions A. Pedone, Musée océanographique de Monaco, 2013, p. 181.

26) Un « bon état écologique » est défini comme étant « l'état écologique des eaux marines tel que celles-ci conservent la diversité écologique et le dynamisme d'océans et de mers qui soient propres, en bon état sanitaire et productifs dans le cadre de leurs conditions intrinsèques, et que l'utilisation du milieu marin soit durable, sauvegardant ainsi le potentiel de celui-ci aux fins des utilisations et activités des générations actuelles et à venir » selon l'article 3 paragraphe 5) de la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin »), *JOUE n° L164* du 25 juin 2008.

27) Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin »), *JOUE n° L164* du 25 juin 2008, art. 1.

28) E. JARMACHE, « Fondements juridiques de l'action de l'Union européenne et application spatiale (« l'espace maritime communautaire »), *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, coopération, confrontation ?* », Institut du droit économique de la mer, Colloque international, Éditions A. Pedone, Musée océanographique de Monaco, 2013, p. 22.

29) Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin »), *JOUE n° L164* du 25 juin 2008, art. 4 § 1.

30) *Id.*, art. 5 § 2 a) et 2 b).

31) A. DURAND, *L'exploration et l'exploitation des hydrocarbures en mer et la protection de l'environnement*, Université de Grenoble, 2014, p. 123.



révèle une réelle volonté de l'Union européenne de préserver son environnement marin. Cette dynamique lancée depuis maintenant presque dix ans a permis l'émergence de différents textes communautaires relatifs à la protection de l'environnement marin. Parmi ceux-ci, on trouve la directive relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer de 2013 qui vient contribuer à la réalisation d'un « bon état écologique ». En effet, la directive « offshore » s'inscrit, selon les considérants 6 et 7 de son préambule, dans les objectifs de la DCSMM : « *En réduisant le risque de pollution en mer, la présente directive devrait contribuer à assurer la protection du milieu marin et, notamment, à réaliser ou maintenir un bon état écologique au plus tard en 2020* »³².

La directive 2008/56/CE permet d'être l'un des fondements à l'émergence de cette directive « offshore ». Mais la directive 2013/30 UE s'intègre également dans un fondement plus général mentionné dans le premier considérant de son préambule, à savoir l'article 191 du TFUE donnant compétence à l'Union européenne de légiférer en matière environnementale. Ce « *double fondement juridique* » contribue à combler les lacunes supranationales existantes et le défaut d'homogénéité des législations nationales³³.

La volonté européenne de protéger son environnement marin s'est donc matérialisée par l'adoption de la directive de 2008 qui fournit un objectif clair pour les États membres : aboutir à un « bon état écologique » en 2020. Ce « bon état écologique » découle nécessairement de la diminution des risques de pollution des activités pétrolières et gazières en mer visées par la directive « offshore » de 2013. Cette directive a pour objectif de mettre en place « *un niveau élevé et uniforme de sécurité* »³⁴ tout en comblant les lacunes législatives en la matière. Ces lacunes résultent principalement de l'absence d'encadrement spécifique des pollutions issues de l'offshore pétrolier et gazier, la prévention européenne ne s'établissant que sur des directives non spécifiques aux pollutions offshore.

B. L'encadrement européen de l'offshore : un milieu hétérogène

L'Union européenne dispose d'un encadrement épars et non spécifique concernant la prévention des pollutions issues du secteur pétrolier et gazier offshore.

32) Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin »), JOUE n° L164 du 25 juin 2008, préambule cons. (6).

33) F. SCHNEIDER, « Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/2, vol. 39, p. 282.

34) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, « Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore », 12 octobre 2010, COM (2010) 560 final, p. 4.

En ce sens, la directive 94/22/CE, relative aux conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter³⁵, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures, est censée être l'un des instruments européens les plus spécifiques sur le sujet. S'il est vrai que « l'autorisation constitue l'étape décisive en vue de garantir la sécurité des activités pétrolières et gazières en mer »³⁶, la directive de 1994 ne s'intéresse qu'aux aspects concurrentiels de cette étape. Les dispositions viennent alors harmoniser les normes concurrentielles du secteur afin « de limiter la dépendance énergétique [NDLR : de l'Union européenne], tout en renforçant la compétitivité »³⁷. Seul le paragraphe 2 de l'article 6 de la directive s'intéresse à l'aspect environnemental de l'activité pétrolière et gazière, en énonçant que les États membres ont la possibilité d'imposer des conditions et des exigences au titulaire de l'autorisation dans l'exercice de son activité « pour autant qu'elles soient justifiées par des considérations [...] de protection de l'environnement [...] et de protection des ressources biologiques »³⁸.

Ainsi, comme le soulignent les travaux de recherche d'Alice DURAND, cet article ne porte pas de force obligatoire puisqu'il ne s'agit que d'une possibilité pour les États qui seront libres d'imposer ou non des mesures de protection. La directive de 2013, nous le verrons dans la seconde partie, participe à combler cette défaillance en renforçant les conditions d'octroi des autorisations, notamment en s'assurant que les demandeurs de ces autorisations disposent bien de la capacité technique et financière pour prévenir et lutter contre les pollutions dont ils pourraient être les auteurs.

Le secteur pétrolier et gazier offshore n'est toutefois pas exempté de l'application de certaines directives intéressant la protection environnementale. En effet, deux directives concernant les évaluations des activités humaines sur les milieux intéressent l'offshore marin. Ainsi, les directives 2001/42/CE³⁹ et 2011/92/UE⁴⁰, cette dernière ayant été modifiée par la directive 2014/52/UE⁴¹, harmonisent les principes d'évaluation

35) Directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 1994 sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures, *JOCE n° L164* du 30 juin 1994.

36) F. SCHNEIDER, « Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement 2014/2*, vol. 39, p. 289.

37) A. DURAND, *L'exploration et l'exploitation des hydrocarbures en mer et la protection de l'environnement*, Université de Grenoble, 2014, p. 119.

38) Directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 1994 sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures, *JOCE n° L164* du 30 juin 1994, art. 2 § 6.

39) Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, *JOUE n° L197* du 27 juillet 2001.

40) Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, *JOUE n° L26* du 28 janvier 2012.

41) Directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement,



VI. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières ...

des incidences sur l'environnement de certaines activités en instaurant des exigences minimales d'évaluation ainsi qu'une liste des activités soumises obligatoirement à ces évaluations. Si la directive de 2001 s'intéresse à l'évaluation environnementale stratégique (EES) des « *plans et programmes* » alors que la directive de 2011 organise l'évaluation des incidences environnementales (EIE) de certains « *projets* »⁴² publics et privés, les deux directives disposent d'un régime relativement similaire⁴³. C'est dans une moindre mesure que ces directives s'appliquent aux activités pétrolières et gazières en mer puisqu'elles ne concernent que les opérations d'extraction supérieures à cinq cents tonnes par jour⁴⁴. Toutes les opérations pétrolières et gazières en mer ne sont donc pas encadrées, notamment celle concernant l'exploration qui présente des risques majeurs de pollution du milieu marin. Cet oubli sera comblé par la directive « offshore » de 2013 qui exigera une évaluation complète des activités offshore, mais renforcera également la participation du public dans le cadre de ces opérations⁴⁵.

La sécurité et la formation des travailleurs offshore participent également à la prévention des pollutions pétrolières et gazières. Certaines directives participent à cette problématique en instituant un cadre de protection indispensable pour ces travailleurs. De manière indirecte, la directive de 1989 relative à la sécurité et la santé des travailleurs tous secteurs confondus⁴⁶, fondatrice du cadre de protection des travailleurs, participe à améliorer le niveau de prévention sur les plates-formes. Plus spécifiquement, la directive 92/91/CEE a été adoptée afin d'encadrer les travailleurs

JOUE n° L124 du 24 avril 2014.

42) Au sens de la directive, un projet s'entend comme : « *la réalisation de travaux de construction ou d'autres installations ou ouvrages, d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol* » selon l'art. 1 § 2 (a) de la Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, *JOUE* n° L26 du 28 janvier 2012.

43) Pour une étude approfondie de ces deux directives, voir N. DE SADELEER « L'évaluation des incidences environnementales des programmes, plans et projets : à la recherche d'une protection juridictionnelle effective », *Revue du droit de l'Union européenne* 2/2014, p. 231-286.

44) Annexe 1 § 14 d'après l'article 4 § 1 de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, *JOUE* n° L26 du 28 janvier 2012.

Annexe 3 § 2 (f) de la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, *JOCE* n° L175, 5 juillet 1988 suite au renvoi fait par l'article 3 § 2 (a) de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, *JOUE* n° L197 du 27 juillet 2001.

45) F. SCHNEIDER, « Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/2, vol. 39, p. 290.

46) Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989, modifiée par le Règlement 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003, la Directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 et le Règlement 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008, concernant la mise en œuvre des mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail tous secteurs confondus, *JOCE* n° L183 du 29 juin 1989.



PIERRE VOLONDAT

des industries d'extraction et de forage⁴⁷. Cette directive impose à l'employeur d'assurer la sécurité des travailleurs offshore notamment par une sécurisation du matériel, une information des mesures de sécurité ainsi qu'une action de formation. Enfin, selon Florian THOMAS, doctorant au Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes, les nouvelles directives dites « Concessions »⁴⁸ et « Marchés »⁴⁹ permettent à l'État d'imposer des normes sociales, et donc de formation et de sécurité, aux opérateurs en vue de l'obtention d'une autorisation d'exploration ou d'exploitation. La directive « offshore » participe également à renforcer le cadre de protection des travailleurs offshore⁵⁰ en « prévoyant une consultation des travailleurs aux stades pertinents de la préparation du rapport sur les dangers majeurs »⁵¹.

L'Union européenne a construit un cadre législatif relativement large concernant la gestion et la protection de son environnement marin à travers sa politique maritime intégrée. Pour autant, le faible nombre de textes législatifs spécifiques à la préservation de la région marine européenne face aux menaces des activités pétrolières et gazières conduit à fragiliser la prévention. Si certaines directives peuvent intéresser l'aspect environnemental des activités pétrolières et gazières dans l'Union européenne, leur manque de spécificité et leur hétérogénéité mettaient en péril l'environnement marin face à un accident du même type que celui du « Deepwater Horizon ». En véritable sonnette d'alarme, l'accident du golfe du Mexique va permettre l'émergence de la directive « offshore ». Si cette directive renforce en partie les directives « satellites »⁵² déjà existantes, elle s'impose comme un nouvel instrument spécialement conçu pour l'activité offshore.

47) Directive 92/91/CEE du Conseil du 3 novembre 1992, modifiée par la Directive 2007/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007, concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs des industries extractives par forage, *JOCE n° L348* du 28 novembre 1992.

48) Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession, *JOUE n° L 94* du 28 mars 2014.

49) Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE, *JOUE n° L 94* du 28 mars 2014.

50) F. SCHNEIDER, « Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement 2014/2*, vol. 39, p. 290.

51) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 12 § 2 et art. 13 § 3.

52) *Ibid.*



II. Un instrument spécifique récent : l'espoir d'un rayonnement international.

L'adoption de la directive « offshore » matérialise la réaction européenne face à l'accident survenu dans le golfe du Mexique en avril 2010. Elle représente un premier outil de prévention spécialisé dans la prévention et la gestion des accidents liés à l'exploration et l'exploitation pétrolières et gazières en mer (A), néanmoins quatre ans après son adoption, sa portée demeure incertaine (B).

A. Un premier outil européen de prévention des accidents offshore.

La directive 2013/30/UE annonce un objectif clair, celui d'établir « *les exigences minimales visant à prévenir les accidents majeurs lors d'opérations pétrolières et gazières en mer et à limiter les conséquences de tels accidents* »⁵³. À travers cet objectif, il faut étudier le champ d'application matériel et géographique de la directive afin d'identifier en quoi elle peut être qualifiée d'instrument spécifique à la prévention des dommages de pollution des plates-formes pétrolières et gazières.

Tout d'abord, la directive définit largement « *les opérations pétrolières et gazières en mer* » puisqu'elles incorporent les phases d'exploration et d'exploitation, mais également la conception, la planification, la construction, l'installation et le déclassement des installations des plates-formes. Seul le transport de pétrole ou de gaz d'une côte à une autre est écarté⁵⁴, ce dernier étant déjà bien encadré par la législation communautaire et internationale. De plus, les phases d'exploration et de production disposent d'une conception relativement étendue et complète au sens de la directive⁵⁵. Les installations sont également comprises de manières larges puisqu'elles comprennent les plates-formes fixes et mobiles ainsi que les équipements qui y sont connectés⁵⁶.

Une notion vient considérablement réduire le champ d'application de la convention, celle d'« *accident majeur* ». Tout de suite, il convient de conclure que le terme « *accident* » exclut les pollutions intentionnelles, et surtout les pollutions opérationnelles. Ensuite, le terme « *majeur* » donne à la notion d'« *accident* » une échelle de gravité relativement « *perturbatrice* »⁵⁷ puisque la définition prévue dans

53) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 1 § 1.

54) *Id.*, art. 2 § 3.

55) *Id.*, art. 2 § 15 et § 16.

56) *Id.*, art. 2 § 19.

57) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 29.

la directive ne prévoit seulement que quatre cas dans lesquels un accident est considéré comme majeur :

- « a) un incident impliquant une explosion, un incendie, la perte de contrôle d'un puits, ou une fuite de pétrole ou de gaz ou le rejet de substances dangereuses causant ou risquant très probablement de causer des décès ou des dommages corporels graves ;*
- b) un incident entraînant des dommages graves pour l'installation ou les infrastructures connectées, causant ou risquant très probablement de causer des décès ou des dommages corporels graves ;*
- c) tout autre incident entraînant le décès de cinq personnes ou plus ou causant des blessures graves à cinq personnes ou plus, qui sont présentes sur l'installation en mer où se situe la source du danger ou qui participent à une opération pétrolière ou gazière en mer en rapport avec l'installation ou les infrastructures connectées ; ou*
- d) tout incident environnemental majeur résultant d'incidents visés aux points a), b) et c) »⁵⁸.*

Tout d'abord, la nécessité d'un incident causant ou risquant de causer des dommages à l'homme est un dénominateur commun entre les paragraphes a), b) et c) de cet article conditionnant l'existence d'un accident majeur. Cette condition se retrouve encore dans le paragraphe d) de l'article qui prévoit le cas d'un « *incident environnemental majeur* ». Cette notion « *d'incident environnemental majeur* » est définie à l'article 2 paragraphe 37 avec un renvoi partiel à la directive 2005/35/CE relative à la responsabilité environnementale⁵⁹, s'agissant d'« *un incident qui cause ou est susceptible de causer des dommages qui affectent gravement l'environnement conformément à la directive 2004/35/CE* ».

Une double condition s'impose donc pour reconnaître un dommage environnemental au sens de la directive « offshore ». Il faut donc que la pollution issue des activités pétrolières et gazières soit née d'un accident qui doit au moins menacer « *gravement* » l'environnement, mais qui doit également risquer de causer des « *dommages corporels graves* » à l'être humain. La notion d'« *accident majeur* » tire sa définition des faits de l'accident « Deepwater Horizon » sans être adaptée aux hypothèses de pollution, ce qui limite fortement le champ d'application de la directive. La nécessité de prendre en compte les risques de dommages corporels pour qualifier un dommage environnemental semble bien étrange. De plus, certains auteurs s'inquiètent

58) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, JOUE n° L 178 du 28 juin 2013, art. 2 § 1.

59) Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOUE n° L 143 du 30 avril 2004, art. 2 § 1.

notamment de cette réduction du champ d'application puisque, selon eux, « *des catastrophes très graves comme celles provoquées par les navires Erika en 1999 ou Prestige en 2001 n'auraient pas été considérées comme des accidents majeurs* »⁶⁰.

Géographiquement, la directive s'applique aux activités pétrolières et gazières situées « *dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un État membre au sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer* »⁶¹.

Sont donc exclus les accidents survenant dans les eaux intérieures ou en haute mer, néanmoins il faut nuancer cette exclusion. En effet, la directive s'appliquera dans les eaux intérieures d'un État pour la réparation des dommages environnementaux selon l'article 7 de la directive « offshore »⁶² et elle s'appliquera en haute mer lorsque l'activité aura lieu sur le plateau continental étendu d'un État membre⁶³. Enfin, comme le souligne José JUSTE-RUIZ, la directive ne s'applique pas aux accidents survenant en dehors de la juridiction des États membres, ce qui peut être considéré comme « *une option législative injuste et certainement aveugle aux exigences collectives de protection de l'environnement marin dans un monde globalisé* »⁶⁴.

La directive « offshore » se présente comme une directive relativement complète par les opérations et les installations qu'elle vise. Pour autant, à travers l'étude des champs d'application *ratione materiae* et *ratione loci*, la directive se trouve profondément réduite dans sa portée puisqu'elle ne concerne que les « *accidents majeurs* » survenant dans les eaux de l'Union européenne. En réponse à l'accident du « Deepwater Horizon », la directive renforce un cadre régional et international fragile que nous avons eu l'occasion d'étudier sans pour autant initier l'élaboration d'une convention internationale spécifique.

60) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 29.

61) Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, *JOUE n° L 143* du 30 avril 2004, art. 2 § 2.

62) L'article 7 organise un renvoi à l'art. 2 § 1 (c) de la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, *JOUE n° L 143* du 30 avril 2004, qui renvoie elle-même à l'art. 2 § 7 de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, *JOCE n° L 327* du 22 décembre 2000.

63) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 28.

64) *Ibid.*

B. Redondance régionale et inertie internationale : la désillusion d'une initiative internationale réelle.

L'adoption de la directive « offshore » peut être perçue comme la concrétisation d'un nouveau dynamisme dans la législation offshore internationale, puisque le dernier texte le plus complet dans la matière adopté en Europe était le protocole « offshore » de 1994 de la Convention de Barcelone sur la protection de la mer Méditerranée.

La directive 2013/30/UE s'intègre d'abord dans un cadre régional puisqu'elle concerne les quatre régions marines de l'Union : l'Atlantique nord-est, la mer Baltique, la mer Noire et la mer Méditerranée. Comme vu précédemment, l'Union européenne a adhéré aux principales conventions régionales ou protocoles relatifs à la prévention des pollutions offshore. La directive se place donc dans un cadre caractérisé par « *une hétérogénéité qui non seulement complique la perception et la gestion des risques, mais pèse aussi sur la coordination des mesures en cas d'accident transfrontière y compris à l'intérieur d'un même bassin maritime* »⁶⁵. Il était donc attendu que l'instrument européen mette en place une synergie avec ces outils régionaux, pour autant, comme le souligne Frédéric SCHNEIDER⁶⁶, celle-ci n'apparaît pas clairement dans la directive. Cette absence de dispositions explicites mettant en exergue les liens avec les conventions régionales provoque une certaine redondance entre les dispositions de ces conventions et la législation européenne déjà en place. Néanmoins, il faut mentionner que les interactions et la coordination avec les autres instruments régionaux sont possibles par l'extension du champ d'action de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). En effet, la directive offshore permet à l'AESM de fournir une aide aux États membres concernant la surveillance et le contrôle des pollutions offshore grâce aux moyens techniques propres à l'agence⁶⁷. La lutte contre une pollution transfrontière entre un État membre et un État tiers partie à une convention régionale est ainsi facilitée par l'agence qui coordonne l'application des instruments régionaux⁶⁸.

Le défaut de convention internationale, s'il reflète « *les difficultés de la communauté internationale à se mettre d'accord sur l'adoption d'un instrument juridiquement contraignant visant à réguler une activité économique vitale pour un grand nombre de pays* »⁶⁹, est principalement marqué par « *le désintérêt de l'Organisation maritime*

65) F. SCHNEIDER, « Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/2, vol. 39, p. 291.

66) *Ibid.*

67) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE no L 178* du 28 juin 2013, art. 10 § 2 (a).

68) F. SCHNEIDER, « Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/2, vol. 39, p. 291.

69) *Id.*, p. 11.



VI. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières ...

internationale »⁷⁰ sur la question. L'élan européen porté par la directive « offshore » laissait espérer un nouveau dynamisme législatif au niveau international, mais quatre ans après son adoption aucun texte n'est en préparation. Il faut alors se satisfaire de la « portée mondiale latente » de la directive⁷¹. Si certains auteurs⁷² et ONG⁷³ critiquent le manque d'audace de la directive dans sa portée internationale, leurs propos doivent être nuancés. En effet, il est reproché à la directive de ne pas imposer aux compagnies pétrolières dont le siège est situé dans l'UE le même niveau de prévention et de sécurité pour toutes leurs opérations dans le monde. Les compagnies pétrolières menant des activités, parfois par l'intermédiaire de filiales, dans des pays non membres de l'UE ne sont alors tenues de veiller qu'à la transmission du « document relatif à leur politique d'entreprise concernant la prévention des accidents majeurs » aux installations hors de l'Union⁷⁴. De plus, les compagnies ne sont qu'hypothétiquement obligées de fournir un rapport en cas d'incident hors de l'Union⁷⁵. Si certaines compagnies pétrolières majeures comme BP, SHELL ou TOTAL ont leur siège dans des pays membres (respectivement à Londres, La Haye, Paris), il est critiquable de ne pas vouloir imposer l'ensemble de la directive aux activités engagées par ces compagnies en dehors de l'Union. Néanmoins, la portée internationale de la directive trouve une certaine force grâce à l'application des dispositions de la directive dans l'espace économique européen (EEE) qui comprend la Norvège, un des pays leaders en Europe dans l'exploration et l'exploitation pétrolières et gazières en mer⁷⁶.

La question d'une convention internationale spécifique aux activités pétrolières et gazières doit-elle toujours être débattue ? Si de nombreux auteurs privilégient une approche régionale de la question grâce à une prise en compte des caractéristiques propres à chaque milieu marin et du développement de chaque État côtier, l'existence d'une convention internationale pourrait permettre selon certains auteurs de :

70) F. SCHNEIDER, « Le droit de l'Union européenne au défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/2, vol. 39, p. 291.

71) *Id.*, p. 293.

72) *Ibid.* Voir également : J. ROCHETTE, M. WEMAËRE, L. CHABASON, S. CALLET, « En finir avec le bleu pétrole : pour une meilleure régulation des activités pétrolières et gazières offshore », *STUDY biodiversity, IDDRI SciencesPo*, N°01/14 Février 2014, p. 21 ; J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 42.

73) M. MADINA, « Disappointing agreement on new EU offshore drilling safety directive » <http://eu.oceana.org/en/press-center/press-releases/disappointing-agreement-new-eu-offshore-drilling-safety-directive>, 21 février 2013, consulté pour la dernière fois le 29 juillet 2017.

74) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 19 § 8.

75) « Si elles y sont invitées », *Ibid.*, art. 20 § 1.

76) N. LIU, « Protection of the marine environment from offshore oil and gas activities », dans R. RAYFUSE, « *Research Handbook on international marine environmental law* », Elgar, 2015, p. 202.

"to consolidate and complement all the existing provisions in various treaties and at different levels; it could serve to coordinate the regulatory functions currently exercised by a variety of organizations; it could rectify the present piecemeal approach to environmental regulation of oil and gas activities; and it would fill the gap of lack of international law"⁷⁷.

L'absence de projet international concernant cette problématique, si elle doit être déplorée, ne doit pas entraver le développement législatif régional qui demeure « un laboratoire juridique ». La directive européenne ne s'impose peut-être pas sur la scène internationale comme un instrument relativement puissant, mais elle met en place des obligations renforcées et parfois nouvelles entre les deux acteurs de l'activité offshore

Section 2. Des obligations renforcées divisées entre État membre et exploitant.

Si certains auteurs critiquent le manque de clarté dans la rédaction des dispositions⁷⁸, la directive « offshore » impose différentes obligations aux deux acteurs de l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures en mer. L'exploitant, considéré comme « *l'entité désignée par le titulaire d'une autorisation ou par l'autorité qui délivre les autorisations* »⁷⁹, doit alors remplir des obligations préventives importantes afin d'éviter d'engager sa responsabilité (II). L'État, second acteur de l'activité offshore, intervient quant à lui tout au long des activités : de l'autorisation des opérations à la réponse en cas d'incident si la surveillance n'a pas suffi (I).

I. De l'autorisation des opérations à la réponse en cas d'incident : l'étalement des obligations de l'État membre.

La directive distingue deux entités étatiques qui se partagent les missions d'autorisation des activités offshore (A) et de contrôle de ces activités (B). Une dichotomie s'opère entre l'« *autorité qui délivre les autorisations* »⁸⁰ qui détient un rôle éponyme et l'« *autorité compétente* »⁸¹ en charge de la surveillance et du contrôle des activités, mais également de la coordination des actions en cas d'incident.

77) *Ibid.*

78) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 28.

79) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 2 § 2.

80) *Id.*, art. 2 § 13.

81) *Id.*, art. 2 § 4.

A. L'autorisation de l'État membre : point de départ des activités.

La directive « offshore » renforce les obligations de l'autorité qui délivre les autorisations afin de prendre en compte l'aspect environnemental qui était moindre dans la directive 92/22/CE. Ainsi, l'article 4 de la directive énumère différentes obligations liées à la sécurité et à l'environnement pour la délivrance des autorisations. Parmi ces obligations, nous retrouvons la nécessité d'évaluer « *la capacité technique et financière du demandeur sollicitant une autorisation* »⁸². Cette évaluation s'opère à deux niveaux : au niveau de la réponse en cas d'incident et au niveau de la mise en jeu de la responsabilité de l'exploitant. Ainsi, elle doit permettre de s'assurer que le demandeur « *dispose de ressources financières suffisantes pour lancer immédiatement et poursuivre de manière ininterrompue l'ensemble des mesures nécessaires en vue d'une intervention d'urgence efficace et d'une réparation ultérieure* »⁸³. Concernant la nécessité pour l'exploitant de disposer des ressources financières suffisantes en cas de mise en cause de sa responsabilité, la directive précise qu'il doit être tenu compte de :

*« la capacité financière, y compris les éventuelles garanties financières, à assumer les responsabilités qui pourraient découler des opérations pétrolières et gazières en mer concernées, y compris une responsabilité en cas de préjudice économique éventuel lorsque cette responsabilité est prévue par le droit national »*⁸⁴.

Les impacts environnementaux ne sont donc pas les seuls pris en compte puisqu'un préjudice économique peut être reconnu si le droit national le prévoit. L'évaluation de la capacité financière et technique du demandeur apparaît comme un préalable nécessaire, notamment lorsque l'on sait que la compagnie pétrolière BP a estimé le coût des réparations de l'accident « Deepwater Horizon » à soixante-et-un milliards de dollars⁸⁵. La délivrance de l'autorisation doit également prendre en compte l'environnement marin dans lequel l'exploitant va opérer. Ainsi, l'évaluation de la capacité financière et technique doit avoir « *une attention particulière* »⁸⁶ aux environnements marins et côtiers sensibles, dont notamment les « *écosystèmes qui jouent un rôle important dans l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à ces derniers* »⁸⁷.

82) *Id.*, art. 4 § 1.

83) *Id.*, art. 4 § 3.

84) *Id.*, art. 4 § 2 (c).

85) « Catastrophe pétrolière : BP estime à 61 milliards de dollars le coût de la fuite de Deepwater Horizon », www.lefigaro.com, 14 juillet 2016, consulté pour la dernière fois le 30/07/2017.

86) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 4 § 6.

87) *Ibid.*

La participation du public joue un rôle important dans la délivrance des autorisations puisque « *le public peut formuler des observations et des avis avant l'adoption de décisions visant à autoriser l'exploration* »⁸⁸. Dès lors, les intérêts des populations côtières peuvent conditionner la délivrance d'une autorisation. La directive vient ici combler le champ d'application relativement étroit dans les directives 2001/42/CE et 2011/92/UE qui ne prévoyaient la participation du public que pour les opérations d'extraction et non pour celles d'exploration.

Si une séparation fonctionnelle et organique entre la délivrance des autorisations et le contrôle des activités est instituée par la directive « offshore » afin d'assurer une indépendance et une objectivité indispensable, ces deux entités nationales agissent en coopération notamment par des procédures de consultation⁸⁹. À la suite de la délivrance de l'autorisation, l'autorité compétente disposera de prérogatives importantes permettant un contrôle continu de l'activité, voire un arrêt de celle-ci si la prévention n'est pas suffisante.

B. Le corollaire d'une prévention efficace : un contrôle continu.

L'État membre doit assurer une mission de « *régulation et de surveillance* »⁹⁰ afin de maintenir un niveau suffisant de prévention des dommages de pollution des activités offshore. L'efficacité de la prévention ne peut être complète sans un organe de contrôle indépendant et objectif. En ce sens, l'autorité compétente répond à ce besoin⁹¹ et dispose de différentes prérogatives afin de contrôler les activités offshore sur le territoire où elle a été instituée.

La directive « offshore », au-delà de détailler le fonctionnement de l'institution étatique de contrôle⁹², énumère les compétences de l'autorité compétente⁹³. Tout d'abord, l'autorité compétente est tenue « *d'évaluer et d'accepter les rapports sur les dangers majeurs* »⁹⁴ ainsi que les « *notifications de conception et les notifications d'opérations sur puits ou d'opérations combinées* »⁹⁵.

88) *Id.*, art. 5 § 2 (d).

89) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 4 § 2 (d).

90) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 32.

91) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, préambule, cons. (20).

92) *Id.*, art. 9 et annexe III.

93) *Id.*, art. 8 § 1.

94) *Id.*, art. 8 § 1 (a).

95) *Id.*, art. 8 § 1 (a).



VI. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières ...

L'exploitant doit donc fournir un rapport sur les dangers majeurs qu'il aura lui-même établi⁹⁶. Ce rapport s'intègre dans un ensemble de documents à fournir à l'autorité compétente afin que cette dernière autorise la réalisation des opérations pétrolières et gazières en mer⁹⁷. La procédure de notification semble « *novatrice* »⁹⁸ notamment pour les opérations sur puits et les opérations combinées. Soumise à un délai préalable et la délivrance d'informations précises⁹⁹, elle permet à l'autorité compétente de s'assurer que toutes les mesures prises par l'exploitant sont suffisantes pour prévenir efficacement le risque d'incident.

L'autorité compétente dispose également de prérogatives de contrôle relativement importantes puisqu'elle peut autoriser le démarrage ou la poursuite des activités, voire les interdire totalement. Aux termes de l'article 18, l'autorité compétente peut recourir à ces mesures restrictives lorsqu'elle estime, à travers l'étude des documents fournis ou au moyen d'inspections, que les mesures prises par l'exploitant ne sont pas suffisantes et menacent l'environnement marin. De manière moins répressive, l'autorité compétente peut également exiger des améliorations et conseiller l'exploitant dans cette optique¹⁰⁰. L'autorité compétente n'est pas qu'une autorité de contrôle et de répression, elle assure également la bonne transmission des informations entre les exploitants et l'État où les opérations ont lieu¹⁰¹, mais aussi entre les États membres, notamment dans le cadre du groupe des autorités du pétrole et du gaz en mer de l'Union européenne (EUOAG)¹⁰².

La surveillance d'une activité, et l'instauration de mesures de contrôle et de prévention ne suffisent parfois pas à éviter un incident tant le risque zéro n'existe pas pour les activités offshore. La directive, consciente de cette problématique, prévoit des obligations à la charge des États membres afin de limiter les dommages de pollution. Ainsi, ces derniers sont tenus de mettre en place des plans d'intervention d'urgence externe¹⁰³ qui devront être appliqués « *en cas d'accidents majeurs ayant des effets transfrontières sur un autre État membre de l'UE* »¹⁰⁴. Lorsque la pollution emporte des effets transfrontaliers, la directive impose aux États la transmission d'informations

96) *Id.*, art. 2 et art.13.

97) *Id.*, art. 11.

98) A. DURAND, *L'exploration et l'exploitation des hydrocarbures en mer et la protection de l'environnement*, Université de Grenoble, 2014, p. 179.

99) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, annexe 1 § 4 et § 7.

100) *Id.*, art. 18 § (e).

101) *Id.*, art. 23 et annexe IX.

102) *Id.*, art. 27 § 1.

103) *Id.*, art. 29.

104) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 34.

pertinentes, l'évaluation des pollutions ainsi que la coordination de mesures pour maîtriser ou réduire le dommage¹⁰⁵. Cette coopération interétatique s'exporte au niveau régional, sans « *préjudice des accords internationaux* » dans l'article 33 à travers un encouragement donné par la Commission d'assurer une coopération avec les pays tiers à l'Union, notamment sur la question de l'Arctique¹⁰⁶. Enfin, une expérience formatrice devra être tirée de l'accident majeur grâce à une enquête approfondie mise en place par l'État sous lequel l'incident est survenu¹⁰⁷.

La séparation fonctionnelle et organique entre la procédure d'autorisation et la procédure de contrôle et de réponse permet un encadrement relativement complet de l'activité pétrolière et gazière en mer. À travers cette séparation, il apparaît clairement que l'État membre doit jouer un rôle primordial dans la prévention des dommages de pollution. Cependant, une prévention unilatérale ne saurait être suffisante pour être efficace. L'exploitant doit prendre part à cette prévention en s'assurant de mettre en place une politique de prévention « *selon les meilleures pratiques en vigueur dans l'Union* »¹⁰⁸, à défaut de laquelle sa responsabilité pourrait être engagée.

II. L'exploitant, responsable premier d'une politique de prévention efficace.

Les exploitants ont l'obligation de « *veiller à ce que toutes les mesures adéquates soient prises pour prévenir les accidents majeurs lors des opérations pétrolières et gazières en mer* »¹⁰⁹, ces derniers doivent donc mener une politique de prévention rigoureuse (A) s'ils ne veulent pas engager leurs responsabilités (B).

A. L'engagement des exploitants en faveur d'une politique de prévention rigoureuse.

Avant le début d'une activité, les exploitants doivent fournir un certain nombre de documents énoncés à l'article 11 de la directive. Parmi ceux-ci, « *la politique d'entreprise concernant la prévention des accidents majeurs* » concerne la maîtrise des risques d'accident majeur ainsi que Avant le début d'une activité, les exploitants doivent fournir un certain nombre de documents énoncés à l'article 11 de la directive. Parmi ceux-ci,

105) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 31. Voir également en ce sens, J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 35-36.

106) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 33 § 3.

107) *Id.*, art. 26.

108) *Id.*, préambule, cons. (26).

109) *Id.*, art. 3 § 1.



VI. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières ...

« la politique d'entreprise concernant la prévention des accidents majeurs » concerne la maîtrise des risques d'accident majeur ainsi que l'amélioration permanente de la maîtrise de ce risque afin « d'assurer un niveau de protection élevé en tout temps »¹¹⁰. Cette politique doit être maintenue tout au long des opérations, notamment grâce à la mise en place de mécanismes de suivi¹¹¹. L'article 11 poursuit en imposant une présentation du « système de gestion de la sécurité et de l'environnement »¹¹² de l'exploitant. Cette présentation comprend les modalités organisationnelles de la maîtrise des dangers, le rapport sur les dangers majeurs ainsi que le programme de vérification indépendante¹¹³. Le rapport sur les dangers majeurs¹¹⁴ doit pouvoir permettre d'identifier précisément les risques par l'intermédiaire d'un inventaire des dangers et de la probabilité de survenance de ceux-ci compte tenu « des conditions météorologiques et du changement climatique sur la résilience à long terme des installations »¹¹⁵. Le programme de vérification indépendante¹¹⁶ doit permettre d'apprécier la fiabilité des mesures et des équipements des installations via un contrôle mené par un expert nommé par l'exploitant selon des critères objectifs¹¹⁷. Ce mécanisme de vérification indépendante doit ainsi permettre l'application des meilleures pratiques environnementales¹¹⁸.

Il est également demandé à l'exploitant de transmettre son « plan d'intervention d'urgence interne »¹¹⁹ qui concerne les accidents sans effets transfrontaliers afin de limiter et réduire les dommages de pollution. À travers l'élaboration d'un plan d'intervention d'urgence interne, les exploitants sont tenus par l'article 30 de prendre « toutes les mesures adéquates pour prévenir son aggravation [NDLR : d'un accident majeur] et pour en limiter les conséquences ».¹²⁰

110) *Id.*, art. 19 § 2.

111) *Id.*, art. 19 § 1.

112) *Id.*, art. 11 § 2.

113) *Id.*, art. 19 § 3.

114) *Id.*, art. 12 et 13.

115) J. ROCHETTE, M. WEMAËRE, L. CHABASON, S. CALLET, « En finir avec le bleu pétrole : pour une meilleure régulation des activités pétrolières et gazières offshore », STUDY biodiversity, *IDDRI SciencesPo*, N°01/14 Février 2014, p. 20.

116) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 17.

117) *Id.*, Annexe V.

118) J. ROCHETTE, M. WEMAËRE, L. CHABASON, S. CALLET, « En finir avec le bleu pétrole : pour une meilleure régulation des activités pétrolières et gazières offshore », STUDY biodiversity, *IDDRI SciencesPo*, N°01/14 Février 2014, p. 20.

119) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 14.

120) *Id.*, art. 30 § 2.

Au-delà de la notification des opérations sur puits ou des opérations combinées, les exploitants sont tenus de notifier « *tout accident ou toute situation comportant un risque immédiat d'accident majeur* »¹²¹. Cette notification doit être relativement précise afin d'assurer une meilleure organisation de la réponse, elle doit donc comprendre « *l'origine, les incidences éventuelles sur l'environnement et les conséquences majeures éventuelles* »¹²².

L'exploitant est également, au sens de la directive, un acteur collaboratif de la prévention. En ce sens, la Commission a institué en janvier 2012 le « Groupe des autorités du pétrole et du gaz en mer de l'Union européenne » (EUOAG)¹²³. Ce groupe d'experts présidé par la Commission a pour mission de promouvoir une collaboration efficace avec les autorités nationales. Entre autres, cette institution établit les normes et meilleures pratiques européennes en collaboration avec les exploitants et permet un échange facilité entre les acteurs de la prévention.

L'exploitant est donc un acteur central de la prévention au sein de la directive « offshore », il s'établit également comme le principal et seul responsable en cas d'accident majeur.

B. La mise en place d'un mécanisme de responsabilité première décevant.

Aux termes de la directive, on a pu voir que l'exploitant devrait être capable financièrement « *d'assumer les responsabilités qui pourraient découler des opérations pétrolières et gazières en mer concernées, y compris une responsabilité en cas de préjudice économique éventuel lorsque cette responsabilité est prévue par le droit national* »¹²⁴. Cette capacité financière et technique de maîtriser les accidents est fixée sur l'unique personne de l'exploitant. En effet, l'article 19 paragraphe 2 considère cette responsabilité comme une « *responsabilité première* » à la charge de l'exploitant.

Outre cette responsabilité première, la directive « offshore » s'intéresse plus spécifiquement à la responsabilité de l'exploitant pour les dommages environnementaux :

« Sans préjudice du champ d'application existant de la responsabilité en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux

121) *Id.*, art. 30 § 1.

122) *Ibid.*

123) Décision de la Commission du 19 janvier 2012 instituant le groupe des autorités du pétrole et du gaz en mer de l'Union européenne, *JOUE n° C 18* du 21 janvier 2012.

124) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 4 § 2 (c).



VI. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières ...

en vertu de la directive 2004/35/CE, les États membres veillent à ce que le titulaire d'une autorisation soit financièrement responsable de la prévention et de la réparation de tout dommage environnemental défini dans ladite directive, occasionné par des opérations pétrolières et gazières en mer effectuées par lui-même ou par l'exploitant, ou pour leur compte »¹²⁵.

La directive « offshore » étend le champ d'application de la directive de 2004 sur la responsabilité environnementale¹²⁶ aux « *eaux marines* »¹²⁷. En outre, un dommage environnemental au sens de la directive de 2004 s'entend comme un dommage qui peut affecter les espèces ou leurs habitats, les eaux ou les sols¹²⁸. La directive « offshore », en fondant la notion de responsabilité environnementale sur la définition de la directive de 2004, reconnaît la notion de préjudice écologique *per se*¹²⁹.

La directive « offshore » désigne le titulaire de l'autorisation comme « *le responsable objectif et ope legis des dommages environnementaux occasionnés par des opérations pétrolières et gazières en mer, qu'il en soit ou non l'auteur immédiat* »¹³⁰. En ce sens, la canalisation de la responsabilité sur l'exploitant facilite l'identification du responsable ainsi que la réparation du dommage puisque celui-ci doit disposer des moyens financiers suffisants pour réparer le dommage¹³¹. Elle permet également de « responsabiliser » l'exploitant qui devra s'efforcer de mettre en œuvre toutes les mesures de prévention dont il a la capacité. En ce sens, la mise en cause de la responsabilité de l'exploitant peut avoir un rôle préventif.

Toutefois, certains auteurs critiquent l'absence de régime de responsabilité plus complet¹³². En ce sens, José JUSTE-RUIZ regrette cette canalisation de la responsabilité et considère qu'une « *responsabilité solidaire du titulaire de l'autorisation,*

125) *Id.*, art. 7.

126) Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, *JOUE n° L 143* du 30 avril 2004.

127) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 38.

128) Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, *JOUE n° L 143* du 30 avril 2004, art. 2 § 1.

129) A. DURAND, *L'exploration et l'exploitation des hydrocarbures en mer et la protection de l'environnement*, Université de Grenoble, 2014, p. 342.

130) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 36.

131) *Ibid.*

132) J. ROCHETTE, M. WEMAËRE, L. CHABASON, S. CALLET, « En finir avec le bleu pétrole : pour une meilleure régulation des activités pétrolières et gazières offshore », *STUDY biodiversity, IDDRI SciencesPo*, N°01/14 Février 2014, p. 20.

de l'exploitant et des contractants »¹³³ aurait pu permettre d'éviter des situations d'insolvabilité dans le cas où un dommage de pollution aurait été sous-estimé lors de la délivrance de l'autorisation. Cette crainte se poursuit par l'absence d'instruments de garantie financière pourtant recommandés par la Commission, mais abandonnés face à l'opposition des acteurs de l'industrie et des assurances¹³⁴.

La directive de 2013, relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer, s'inscrit dans un cadre européen hétérogène et lacunaire. Elle est une réponse directe à la catastrophe du « Deepwater Horizon » et apporte ainsi un régime attendu de prévention face aux accidents offshore. Cependant, la limitation de son champ d'application à la notion « d'accidents majeurs » ainsi qu'aux incidents survenus dans les eaux sous la juridiction des États membres conduit à limiter son efficacité et sa portée. Relativement complète concernant les acteurs et les activités qu'elle encadre, elle permet l'établissement d'un cadre de prévention qui semble efficace. Pour autant, la directive n'institue qu'un « cadre » de prévention et ne met pas en place de mesures précises. Au contraire, certains auteurs regrettent le manque « de portée juridique précise »¹³⁵ de ces dispositions. Ce manque de portée et d'engagement de la directive est notamment ressenti dans le défaut de régime de responsabilité complet et l'absence de mesures techniques de prévention au-delà de l'élaboration et la transmission de documents. Beaucoup y voient une « occasion manquée ». L'efficacité de ce cadre européen est encore incertaine. En effet, la transposition devait être faite avant le 19 juillet 2015¹³⁶, mais la directive transposée ne commence réellement à s'appliquer que depuis le 19 juillet 2016 pour les installations actuelles¹³⁷ et qu'à partir du 19 juillet 2018 pour les installations futures¹³⁸. Enfin, l'efficacité de la directive ne sera réellement appréciée qu'à la suite du rapport rendu le 19 juillet 2019 qui présentera une évaluation de la directive par la Commission¹³⁹. Dans l'ensemble, la directive semble un instrument nécessaire plus que novateur. Il est pourtant bien moins contraignant que ce qu'avait souhaité la Commission dans sa communication du 12 octobre 2010 sur « Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore »¹⁴⁰. Les trois années

133) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 36.

134) *Ibid.*

135) *Ibid.*

136) Pour la transposition en droit français, voir : P. CHAUMETTE, « Opérations pétrolières et gazières en mer », <https://humansea.hypotheses.org/405>, 6 janvier 2016, consulté pour la dernière fois le 31/07/2017.

137) Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, *JOUE n° L 178* du 28 juin 2013, art. 42 § 1.

138) *Id.*, art. 42 § 2.

139) *Id.*, art. 40.

140) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, « Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore », 12 octobre 2010, COM (2010) 560 final.



VI. Le nouvel encadrement européen des activités pétrolières et gazières ...

d'élaboration de la directive ont permis aux acteurs industriels d'obtenir un cadre de prévention relativement imprécis leur permettant une « *autorégulation* »¹⁴¹ de leur activité. Cette « *autorégulation* » doit être faite consciencieusement afin d'assurer une prévention efficace. En effet, l'acteur industriel conditionne lui aussi l'efficacité de cette prévention en assurant une collaboration avec les États, mais également en mettant en place des normes techniques internes à son activité.



¹⁴¹) J. JUSTE-RUIZ, « La directive européenne sur la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer », *Revue juridique de l'environnement* 2014/1, vol. 39, p. 43.



